

Összefogás a kulturált közlekedésért

A JÖVŐBEN EGYÜTTMŰKÖDIK A MAGYAR AUTÓKLUB
ÉS A MAGYAR KÖZLEKEDÉSI SZÖVETSÉG

Együttműködési megállapodást írt alá 2017. március 28-án a Magyar Autóklub (MAK) és a Magyar Közlekedési Szövetség (MKSZ), amelynek célja a közlekedésbiztonság és a közlekedéskultúra javítása. A rendezvényen a megállapodást ünnepélyesen aláíró dr. Várszegi Gyula, az MKSZ elnöke és dr. Hatala József, a MAK elnöke mellett felszólalt Bíró József, a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) főtítkárhelyettese is, aki egy olyan közvélemény-kutatás eredményeit ismertette, amely az együttműködés témáját járja körül. A megállapodás elsősorban a rendszeres információcserére, közös rendezvények, programok, szakmai fórumok szervezésére, együttes információ-terjesztésre, tájékoztatásra terjed ki a kulturált közlekedés javítása, illetve a kulturális örökség védelme érdekében.

KÖZLEKEDÉSKULTÚRA: ÍGY LÁTJUK MI

Az MKSZ és a MAK közötti megállapodást szellemi és szakmai értelemben is annak a friss kutatásnak az eredményei támasztották alá, amelyet a KTE készített 2016-ban, és amelynek legfontosabb megállapításait Bíró József főtítkárhelyettes ismertette. A közlekedésbiztonsági szakértő az eredmények megosztását azzal a gondolattal nyitotta, hogy noha Magyarország közlekedésbiztonsági helyzete az elmúlt tíz évben jelentős mértékben javult (míg 2001-ben még körülbelül 1200 ember veszítette életét közúti

balesetben, addig 2016-ban már csak 607-en), közlekedési balesetből azonban egy is sok. Mindent meg kell tehát tenni a közúti halálesetek megelőzése érdekében. Az áldozatok számának nagyságrendjét érzékeltetendő Bíró József megjegyezte, hogy több mint ezer olyan település van Magyarországon, amelynek a lélekszáma 500 fő alatti, tehát képletesen értve a tavalyi évben is egy teljes település rádiózódott le a térképről közlekedési baleset következtében. Az elmúlt évek során mért javulás fenntartásához új módszerekre, új eszközökre, új összefogásokra



BÍRÓ JÓZSEF, a Közlekedéstudományi Egyesület főtítkárhelyettese

van szükség, annál is inkább, mert az uniós célkitűzés értelmében a közúti halálesetek számának 2020-ra 370 főre kellene csökkennie.

Ezt megalapozandó a Közlekedéstudományi Egyesület 2016-ban egy olyan reprezentatív közvélemény-kutatást készített 1000 véletlenszerűen kiválasztott, 18 éven felüli lakos megkérdezésével, amely a magyar társadalom közlekedési kultúráját, valamint a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos legfontosabb dimenziókat vizsgálta. A közlekedési kultúra és a közlekedésbiztonság összefüggéseiről

Az elmúlt évek során mért javulás fenntartásához új módszerekre, új eszközökre és új összefogásokra van szükség.

első ízben készült ilyen átfogó felmérés. „Szent meggyőződésünk, hogy a biztonságos és a kulturált közlekedés összefügg egymással. A másikra odafigyelő, előzékeny, udvarias, határozott és szabálykövető – egyszóval kulturált – közlekedési szereplő magatartása kiszámítható, modellezhető, belátható. A határozatlan, önző, agresszív – azaz kulturálatlan – magatartás ezzel szemben más szereplőkben félelmet, bizonytalanságot, előre ki nem számítható reakciókat eredményezhet” – indokolta a kezdeményezés szükségességét Bíró József.

Az ezerfős, lakossági mintára épülő kérdőív mintavételének alapját a KSH 2011-es népszámlálási adatai képezték. A minta három szempont alapján reprezentatív a 18 éven felüli magyar lakosságra: társadalmi nem, korcsoport és a település típusa. A kérdőív első kérdése arra vonatkozott, hogy a megkérdezettek elsősorban milyen típusú közlekedőként azonosítják magukat. A válaszadók 46%-a autós, 19%-a gyalogosnak, 19%-a utasnak, 14%-a kerékpárosnak, 2%-a pedig motorosnak vallotta magát. A második kérdés a különböző közlekedők közötti

együttműködést firtatta. A gyalogosok többsége megköszöni az autósok előzékenységét, és több mint felük úgy is tapasztalja, hogy a gépjárművezetők előzékenyek. „Az effajta kommunikáció autós és gyalogos között a kulturált közlekedés kulcsát jelentheti” – tette hozzá az eredményhez Bíró József. Ugyanakkor a kerékpárosok, motorosok többsége nem érzi segítőkésznek a gépkocsivezetőket. Ehhez természetesen hozzátartozik, hogy sok múlik a motorosok és kerékpárosok szabálykövetési hajlandóságán is. Áttérve a közösségi közlekedésre, az általános közvélekedés nem túl kedvező: az utasok többsége csak ritkán tapasztalja például azt, hogy átadják az ülőhelyet az időseknek vagy kismamáknak.

A következő témakört a különféle közlekedési események, cselekmények megítélése alkotta a baleseti kockázat szempontjából. A vizsgálatból kiderült, hogy a 18 éven felüliek nagyon pontosan meg tudják ítélni a közúti baleseti kockázat szempontjából veszélyes cselekményeket, tevékenységeket. Vannak olyan szituációk, amelyeket tíz emberből kilenc kifejezetten kockázatosnak ítélt: például, ha valaki sötétben kivilágítás nélkül kerékpározik, vagy ha valaki járművezetés közben internete-

Úgy tűnik, mintha létezne egy lélektani/kockázati határsebesség, amelyen belül még elfogadhatónak tartják a túllépést.

zik, SMS-t, e-mailt küld. „Az okostelefonok elképesztő mértékben képesek elvonni a figyelmet” – vetette közbe Bíró József, hozzátéve, hogy nagyon jelentős szemléletformáló törekvésre van szükség főleg a fiatalok körében a vezetés közbeni telefonhasználat visszafogására. A megkérdezettek szintén nagy arányban gondolták veszélyesnek, ha a motoros nem vesz fel bukósísisakot. Némileg kevésbé ugyan, de ugyancsak kockázatosnak



DR. HATALA JÓZSEF, a Magyar Autóklub elnöke és DR. VÁRSZEGI GYULA, a Magyar Közlekedési Szövetség elnöke

minősíti a társadalom – többek között – a nem megengedett helyen való előzést, az akár kis mennyiségű alkohol fogyasztását vezetés előtt, a fáradtan történő vagy éppen az erőszakos, türelmetlen vezetést. Érdekes a megengedett sebességnél gyorsabb vezetés megítélése, amellyel kapcsolatban árnyaltabb a lakossági vélemény. Úgy tűnik, mintha létezne egy lélektani/kockázati határsebesség, amelyen belül még elfogadhatónak tartják a túllépést, ezt követően viszont hatványozottan érzékelik a veszély kialakulásának esélyét. A vélemények alapján a baleseti kockázat szempontjából kevésbé veszélyes, „bocsánatos bűn” kategóriába sorolható, ha a kerékpáros bukásai nélkül kerékpározik, illetve, ha a gépjárművezető kihangosítóval telefonál, vagy járművezetés közben a GPS-t használja (nem maga a GPS

A rendőrség, valamint a család lehetnek leginkább hatással a közlekedési balesetek számának érdemi csökkentésére.

alapján történő vezetés jelenti a veszély forrását, hanem annak a vezetés közbeni állítása, amely a telefonhasználatához mérhető figyelemelvonást eredményez).

Az adatfelvétel érdekes eredménye, hogy a magyar társadalom a közlekedés legkulturáltabb szereplőjének az utasokat tartja, ugyanakkor megállapítható, hogy az utasok megítélése sem kiemelkedően magas, azaz van még tennivaló a lakosság közlekedési kultúrájának javításával kapcsolatban. A gyalogosok, a motorkerékpárosok, valamint a kerékpárosok megítélése lényegében azonos (közepes értéket mutat), míg a személygépkocsi-vezetők, akik egyébként a legnagyobb részét képezik a mintának, az utasok és a gyalogosok között helyezkednek el.

Az utasok a járművezetőket értékelték a legkulturáltabbnak, a kerékpárosokat pedig a legkevésbé; hasonlóan

negatívan vélekednek az autósok a kerékpárosokról, viszont az utasokkal kölcsönös a rokonszenv. A gyalogosoknak leginkább a motorkerékpárosokkal adódik konfliktushelyzete, a motorkerékpárosok pedig hasonlóképpen vélekednek a gyalogosokról. A felmérés szerint a kerékpárosok szintén a gyalogosokkal kerülnek leggyakrabban konfliktusba, ugyanakkor az ő szemükben a gépjárművezetők megítélése pozitívabb.

Ami a közlekedésbiztonság javítását illeti, azt a felnőtt népesség leginkább a rendőrségtől várja. Pontosabban a felelősségpreferencia-térkép alapján két szereplőtípus azonosítható: egyrészt az állam és annak rendészeti szakszerve, a rendőrség, valamint az egyén és annak legfontosabb referenciacsoportja, a család; a vélemények alapján ezek a szereplők lehetnek hatással a balesetek számának érdemi csökkentésére. Némiképp kisebb, de még érdemi a fontossága a helyi önkormányzatoknak, míg a civil szervezetek felelősségvállalása a vélemények alapján nem tűnik túl meghatározónak. „Valójában annak örülnék a legjobban, ha a következő közvélemény-kutatásnál az egyének kerülnének az első helyre” – fűzte hozzá Bíró József, ami azt a lakossági szemléletet tükrözné, hogy nem azért kell betartani a szabályokat, nehogy a rendőr büntetést szabjon ki, hanem azért, mert ez egy belülről fakadó igény, egy biztonságtudatos magatartási forma. „Ennek az elősegítésében a civil szervezeteknek és a sajátnak óriási lehetősége, illetve szerepe van, ezért is örülök az MKSZ és a MAK együttműködési megállapodásának” – tette hozzá a közlekedésbiztonsági szakértő.

„A Közlekedési Kultúra napja egy olyan lehetőség, amellyel fel lehet hívni az emberek figyelmét a biztonságos és kulturált közlekedés fontosságára” – tért rá Bíró József a zárótéma ismertetésére. Ezt a napot hazánkban 2015. május 11-én rendezték meg először. A 18 éven felüli magyar lakosság egyötöde hallott erről az eseményről, amely kifejezetten kedvező aránynak számít. Rádásul

a társadalom nemcsak egy egyszeri kampányeseményként gondol a programra, hanem úgy véli, hogy erre hosszú távon is szükség van. A felnőtt népesség közel 80%-a ugyanis hasznosnak, illetve nagyon hasznosnak tartja, hogy évente legalább egy alkalommal a közfigyelem a közlekedési kultúrára irányuljon. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium ezért a programsorozat folytatása mellett döntött. A Magyar Autóklub már az első alkalommal csatlakozott A Közlekedési Kultúra Napján szervezett programokhoz, a Magyar Közlekedési Szövetség pedig a 2016-os alkalomra készült önálló rendezvénnyel.

Bíró József a felmérés ismertetését azzal zárta, hogy 2017. május 11-én ismét megrendezik A Közlekedési Kultúra Napját, ahol sok szeretettel várják a Magyar Autóklub és a Magyar Közlekedési Szövetség aktív részvételét is.

NYITÁS A MOBILITÁS FELÉ

Bíró József beszédét követően Hatala József, a MAK elnöke osztotta meg gondolatait az aláírt együttműködési megállapodásról. „A Magyar Autóklub mindig nagyon fontosnak tartotta az együttműködést a közlekedés különböző szereplőivel. A közösségi közlekedés szerepe pedig a gazdaságban és az emberek életében olyan mértékű, hogy az egyéni közlekedés szempontjait össze kell tudni hangolni a közösségiével” – szögezte le, hozzátéve, hogy bár törekedni kell az egyéni szempontok tiszteletben tartására, de alá kell őket rendelni a biztonság elvének. Hatala József elmondta azt is, hogy a Bíró József által ismertetett kutatás eredményei arra ösztönzik az Autóklubot, hogy fokozott erővel folytassa annak a stratégiának a kidolgozását, melynek segítségével elmozdulhat a szűkebben vett automobilizmustól a tágabb értelemben vett mobilitás felé. „A Magyar Autóklub 117 év alatt az adott kornak megfelelően mindig jól tudta képviselni a mobilizáció és motorizáció szempontjait. A magyarországi mobilitás fejlődése és fejlesztése pedig most érkezett el oda, hogy a közlekedés szereplőinek képviselői és szervezetei saját kutatásaik és tapasztalataik alapján felhívják a döntéshozók figyelmét arra, hol szükséges jogszabályi beavatkozás, hol szükséges az infrastrukturális beavatkozás, és milyen módon szükséges a felnövekvő és majdan a közlekedés szereplőivé váló nemzedékek oktatását és nevelését kialakítani, hogy a közlekedés kulturált résztvevőivé válhassanak” – folytatta az Autóklub elnöke. Ennek szellemében például kerékpáros képzési programot nyújtanak a gyermekeknek, illetve közlekedési road show-t működtetnek rendszeresen, amely áprilistól október végéig járja az országot, és több tízezer gyermek számára nyújt elméleti és gyakorlati közlekedési oktatást. Ehhez kapcsolódik a MAK-nak az a felmenő rendszerű versenye is, melynek hazai győztese az FIA (Fédération Internationale de l'Automobile – Nemzetközi Automobil Szövetség) nemzetközi versenyébe is bekerül. „Célunk, hogy a kulturált közlekedés hagyományait is fokozottabban próbáljuk a saját PR tevékenységünkön keresztül a társadalommal megismertetni. Ennek szellemében alapítottuk meg két éve az oldtimer szekciónkat” – folytatta új kezdeményezéseik ismertetését a szakember.

Ami a jelenlegi közlekedési kultúrát illeti, Hatala József bizakodását fejezte ki a jövőt illetően. „Meggyőződésem, hogy a kölcsönös tiszteletadással nagyon nagy eredmény érhető el. Emellett az elmúlt években adminisztratív, jogszabályi vagy szemléletformálási eszközökkel, neveléssel és különböző akciókkal számos olyan körülmény változott meg, aminek az eredményeként a magyar közlekedésbiztonság az elmúlt húsz év alatt a mondhatni kaotikus állapotból egy viszonylag jó szintre emelkedett.” Zársként az Autóklub elnöke az együttműködés fontosságáról beszélt, hangsúlyozva, a Magyar Autóklubnak – hogy megőrizhesse politikai semlegességét és függetlenségét – szorosan együtt kell működnie a közlekedés más szereplőivel és az aktuális kormányzattal, hiszen a célok ugyanazok, azaz hogy a közlekedést kiegyensúlyozottá, biztonságossá és gyorsá tegyük.

LEGYEN TRENDI A KULTURÁLT KÖZLEKEDÉS

Az együttműködési megállapodást a Magyar Közlekedési Szövetség nevében aláíró Várszegi Gyula elsősorban azt hangsúlyozta, hogy az együttműködésnek egyszerű tettekben kell megnyilvánulnia: „Azt szeretnénk elérni, hogy trendi legyen a kulturált közlekedés. Aprópénzre váltva ez azt jelenti, hogy a közlekedés során toleráljuk egymást.” Véleménye szerint az egyéni és a közösségi közlekedés gépjárművezetői látszólag egymás rovására tudnak csak érvényesülni, a szövetség célja azonban az, hogy ehelyett egymás segítségével érvényesüljenek. Várszegi Gyula hozzátette, némi előnyt is szeretnének a közösségi közlekedés résztvevőinek biztosítani

A magyar közlekedésbiztonság az elmúlt húsz év alatt a kaotikus állapotból egy viszonylag jó szintre emelkedett.

abból a praktikus megfontolásból, hogy ők vannak többen, tehát az időmegtakarítás haszna összességében nagyobb lenne, ha a közösségi közlekedésnek engednének. „A közösségi közlekedés résztvevőitől ugyanakkor azt várjuk, hogy igazolják vissza ezt a gesztust, és köszönjék meg az előzékenységet a személygépkocsi-vezetőknek. Ez már egy kulturált gesztus” – szögezte le az MKSZ elnöke. „Ha ez oda-vissza működhet, mindenkinek javulni fog a közérzete. Azt kell tudatosítani az emberekben, hogy saját maguknak is az a jobb, ha udvariasak.”

A közösségi közlekedés kapcsán Várszegi Gyula azt is elmondta, hogy az akkor válhatna versenyképesebbé az egyéni közlekedéssel szemben, ha például az eljutási idő vagy az utazási komfort tekintetében vonzóbb lenne. „Kínálati piacot kell teremteni a közösségi közlekedésnek, és ebbe a tarifától az információszolgáltatáson keresztül a kulturált viselkedésig minden beleértendő.”

Zársként az idei A Kulturált Közlekedés Napjához kapcsolódóan Várszegi Gyula arra hívta fel a figyelmet, hogy az MKSZ és a MAK közös programot szervez a kulturált közlekedés népszerűsítésére a szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeum nyílt napja keretében. □